مجلّهٔ جغرافیا و توسعهٔ ناحیه‌ای، سال چهاردهم، شمارهٔ ۲، پاییز و زمستان ۱۳۹۵، شمارهٔ پیاپی ۲۷

DOI: 10.22067/geography.v14i2.55360

شناسایی تنگناهای پیاده‌روی شهروندان در شهر رشت با استفاده از تئوری بنیانی

مهدی حسام (استادیار گروه مدیریت، دانشگاه گیلان، گیلان، ایران، نویسندهٔ مسئول)
mhesam@guilan.ac.ir
اسماعیل آقائی‌زاده (استادیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه گیلان، گیلان، ایران)
aghaeizadeh@guilan.ac.ir

صص ۲۲٤ ـ ۲۰۱

چکیده

اهداف: پیاده‌روی شهروندان در همهٔ شهرها به‌طور اعمّ و در جوامع درحال‌توسعه به‌طور اخص با مشکلات و تنگناهای متعددی روبه‌رو بوده و از ابعاد مختلف اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی، مدیریتی و ... قابل‌مطالعه است. دراین‌میان برخی از این ابعاد از سهم بیشتری در کاهش اشتیاق شهروندان به پیاده‌روی در فضاهای شهری برخوردارند. پژوهش حاضر قصد دارد تنگناهای پیاده‌روی شهروندان شهر رشت را با استفاده از تئوری بنیانی مورد مطالعه قرار دهد.

روش: در این پژوهش با استفاده از روش کیفی، تنگناهای پیاده‌روی شهروندان شهر رشت با به‌کارگیری تئوری بنیانی موردمطالعه قرار گرفته است. براساس روش نمونه‌گیری هدفمند و نظری، ٤۳ نفر از شهروندان به‌عنوان نمونه انتخاب شدند. تکنیک‌های به‌کارگرفته‌شده برای گردآوری داده‌ها و اطلاعات لازم، بر مصاحبهٔ نیمه‌ساختاریافته و مشاهدات میدانی تمرکز یافتند.

یافته‌ها/نتایج: مصاحبه‌ها تا جایی پیش رفتند که مرحلهٔ اشباع تئوریک حاصل شد. برمبنای نظریهٔ بنیانی، داده‌ها در سه مرحلهٔ کدگذاری تحلیل شدند و نتایج حاصل از آن، استخراج ۷ مقولهٔ هسته‌ای شامل عوامل تأثیرگذار اجتماعی و فرهنگی، کالبدی، فردی، طبیعی، مدیریتی، امکانات و قوانین می‌باشد.

نتیجه‌گیری: تنگناهای اساسی پیاده‌روی شهروندان در شهر رشت، تحت تأثیر عوامل مختلف اجتماعی، فرهنگی، کالبدی، فردی، طبیعی، مدیریتی، امکانات و قوانین

تاریخ دریافت: ۱۳۹۵/۰٦/۱۰ تاریخ تصویب: ۱۳۹۵/۱۱/۲۰

به‌وجود آمده است. تمامی این عوامل در دو گروه زمینه‌های مؤثّر بر پیاده‌روی و شرایط مداخله‌گر قابل‌مطالعه هستند که در گروه نخست، ویژگی‌های شهر و شهروندان و در گروه دوم، شرایطی که در عدم تمایل شهروندان به پیاده‌روی نقش داشته‌اند، قرار می‌گیرد.

کلیدواژه‌ها: پیاده‌روی، پیاده‌مداری، تئوری بنیانی، شهر رشت

۱. مقدّمه

از دیدگاه بولدینگ، نظریه‌پرداز آمریکایی، شهرها پیچیده‌ترین سطح سیستم‌ها بعد از سیستم‌های ذهنی هستند(پوراحمد، حاتمی‌نژاد، و حسینی، ۱۳۸۵، ص. ۱۷۸). این سیستم پیچیده که از نظر جامعه‌شناسان مکانی نسبتاً وسیع، فشرده و محل اسکان دائمی افراد به‌شمار می‌رود(ورث[1]، ۱۹۳۸، ص. ٤٤)، همواره تجسّمی از رفاه در مقایسه با سکونتگاه‌های کوچک‌تر و به‌طور ویژه سکونتگاه‌های روستایی بوده است. این مفهوم در مقیاس شهرها نیز صادق بوده است؛ به‌این‌ترتیب که معمولاً شهرهای بزرگ‌تر و پُرجمعیت‌تر، از میزان نسبتاً بالاتری از رفاه نسبت به شهرهای کوچک‌تر برخوردار بوده‌اند. برنامه‌ریزان شهری برای ارتقای هرچه بیشتر آسایش شهروندان به‌عنوان یکی از مهم‌ترین اهداف برنامه‌ریزی شهری(هیراسکار، ۱۳۷٦، ص. ۱۵)، پس از ورود به دورهٔ مدرنیسم، استفادهٔ هرچه بیشتر از تکنولوژی را برگزیدند و هرچه بیشتر در ماشینی‌کردن فضای شهری کوشیدند که یکی از نتایج آن، خودرو محور شدن شهرها بوده است. شهرنشینی منجر به ترویج و ارتقای توسعهٔ سریع اجتماعی و اقتصادی گردید و در همان حال مشکلات فراوانی، نظیر تمرکز جمعیت، گره‌های ترافیکی، کمبود مسکن، کمبود منابع، کاهش تنوّع زیستی، اثرات جزایر حرارتی، سروصدا و آلودگی هوا و آب(لی[2] و همکاران، ۲۰۰۹، ص. ۱۳٤)، محدودیت‌های طراحی فضاهای زیبای شهری با توجّه به اولویت حرکت سواره، ناامنی ناشی از حرکت اجسام فلزی به نام خودرو و... را برای شهروندان به ارمغان آورده است. در کنار خطرات و بیماری‌های مستقیم ناشی از مشکلات فوق، بیماری‌های ناشی از عدم تحرّک شهروندان و افسردگی‌های ناشی از انسانِ شهری ساکن در مبدأ و مقصد، اندک‌اندک برنامه‌ریزان را با چالش جدیدی روبه‌رو کرد که عبارت بود از

1. Wirth
2. Li, & et al

وجـود شـهرهایی در اسـارت خودروهـا و انسـان‌هـایی در اسـارت شـهرهایی خـودرو زده. براین‌اساس رویکرد جدیدی در برنامه‌ریزی شهری برای کاهش حاکمیت خودروها در شـهرها پدید آمد که عبارت بود از تلاش درجهت پیاده‌مدارکردن[1] شهرها. امّا ساختار شـکل‌گرفتـه در شهرها در طول زمان و ایجاد عناصر پشتیبان حرکت خودروها در شـهرها، بـا رویکـردِ جدیـدِ شهری چندان متناسب نیست و این مسئله در شـهرهای کشـورهای درحـال‌توسـعه کـه دارای الگوی متداخلی از سنت و مدرنیته بوده‌اند، نمود بیشتری یافته است؛ به‌نحوی که ایـن شـهرها نه در زمان حاکمیت رویکرد سواره‌محوری و نـه در دورهٔ رویکـرد پیـاده‌محـوری، از توانـایی چندان بالایی برخوردار نبوده‌اند. این ناتوانی نتیجهٔ ویژگی‌های اجتماعی، اقتصـادی، فرهنگـی، کالبدی، مدیریتی و... در این شهرهاست که در نهایت منجر به کـاهش اشـتیاق شـهروندان بـه پیاده‌روی در فضای شهری می‌شود. ازاین‌رو آگاهی از اینکـه کـدام عوامـل در کـاهش علاقـهٔ شهروندان به پیاده‌روی در فضاهای مختلف شهری مهـم‌تـر هسـتند، از اهمیـت بسـیار زیـادی برخوردار است. مطالعات متعددی با محوریت این اصل انجام شده است. به‌عنوان مثال، برخی از مطالعات، موانع پیاده‌روی را با میزان جرم در محـلات و تـرس از قومیـت‌هـا مـرتبط مـی-دانند(لوکایتو و سایدریس[2]، ۲۰۰۶، ص. ۲۲۳) و یا گاه تصـورات افـراد از خطـر در فضـاهای عمومی که از ویژگی‌های اجتماعی و فیزیکی آنان حاصل می‌شود(لوکایتو و سایدریس، ۲۰۰۶، ص. ۲۲٤) را در این زمینه دخیل می‌دانند. در پژوهش حاضر، قصد بر این است که این مهم و لایه‌های مختلف مرتبط با آن در شهر رشـت بررسـی و تجزیـه و تحلیـل شـود. شـهر رشـت به‌عنوان یکی از شهرهای شـمالی کشـور، در اسـتان گـیلان واقـع شـده اسـت. ایـن شـهر در آب‌وهوایی معتدل قرار داشته و ازجمله شهرهای گردشگرپذیرِ کشور است. محـیط سرسـبزی که این شهر در آن قرار گرفته و همچنین ویژگی‌های آب‌وهوایی و وجـود امـاکن و فضـاهای جذاب، ازجمله توان‌های این شهر در ایجـاد کشـش پیـاده‌روی در بـین شـهروندان بـه‌شـمار می‌رود. در پژوهش حاضر سعی شده است تا مشکلات پیاده‌روی شـهروندان شـهر رشـت در ابعاد مختلف بررسی شده و مشخّص شود که کدام‌یک از این ابعاد، اثرات بیشـتری در کـاهش

1. Walkability
2. Loukaitou & Sideris

اشتیاق شهروندان به پیاده‌روی در سطح شهر را دارند. براین‌اساس، سؤال اساسی پژوهش حاضر نیز در ارتباط با همین امر است.

۲. پیشینهٔ تحقیق

اهمّیت پرداختن به موضوع پیاده‌مداری از سال‌ها پیش در سطح دنیا آغاز گردیده است. جنبش پیاده‌راه‌سازی در یک دورهٔ گذار از چند شهر محدود در اروپا به سراسر اروپا، سپس آمریکا و در مراحل بعدی در همهٔ دنیا روایج یافت(رفیعیان، صدیقی، و پورمحمّدی، ۱۳۹۰، ص. ٤۳). جادهٔ لندن در نورویچ، اوّلین خیابانی در انگلستان بود که بر روی ترافیک سواره بسته شد و در سال ۱۹۵۷ پیاده‌مدار گردید و در سال ۱۹۷۱، اولین مکان عمومی در سیدنی استرالیا، به‌منظور استفادهٔ عابران پیاده اختصاص یافت(فیضی، رجبی و حسینی، ۱۳۹۱، ص. ۱۸۰). در سال ۱۹۷۱ کتاب *برنامه‌ریزی و طراحی پیاده* (فروین[1]، ۱۹۷۱) در ایالات متّحده منتشر شد و از آن پس، این موضوع به‌صورت علمی در ادبیات جهانی آغاز گردید. اخیراً تلاش‌های زیاد و مهمی برای درک و سنجش قالبیت پیاده‌مداری انجام گرفته است. باوجود اینکه این مطالعات مربوط به زمینه‌های کاری متعددی بوده است، ولی درنهایت می‌توان این پژوهش‌ها را در دو دستهٔ «سنجش عینی» و «سنجش ذهنی» خلاصه کرد(رضازاده، زبردست، و لطیفی اسکویی، ۱۳۹۰، ص. ۳۰۰) که هریک به بخشی از موضوعات مرتبط با پیاده‌مداری پرداخته است. در جدول (۱)، تحوّلات فکری جهان درخصوص پیاده‌راه‌سازی ارائه شده است.

جدول۱ـ فعّالیت‌های انجام‌شده درراستای ایجاد پیاده‌راه در جهان

مأخذ: رفیعیان، صدیقی، و پورمحمّدی، ۱۳۹۰، ص. ٤۳ به نقل از پورمحمّدی، ۱۳۸۹

مقطع زمانی	فعّالیت‌های انجام‌شده
دههٔ ۱۹٤۰	ـ خیابان‌ها و فضاهای ویژهٔ عابر پیاده برای نخستین بار در شهرهای اروپا ـ نخستین تجربهٔ آزمایشی در ایجاد منطقهٔ بی‌ترافیک در شهرهای روتردام و استکهلم
دههٔ ۱۹۵۰	ـ محدودکردن ترافیک و ایجاد ناحیهٔ پیاده در تمام اروپا ـ ممنوعیت ورود اتومبیل به نواحی تاریخی و تجاری در بیشتر شهرهای اروپا، احیای فضاهای عمومی، ایجاد خیابان‌های پیاده
دههٔ ۱۹٦۰ تاکنون	ـ ایجاد فضاهای پیاده‌محور در نقاط مختلف دنیا مانند ایالات متحده(۱۵۰ خیابان پیاده در آمریکا)، در اروپا، آلمان، انگلستان و هلند

1. Fruin

اخیراً در ایران نیز تجارب ارزشمندی دراین‌خصوص در شـهرهای تبریـز، مشـهد و تهـران صورت گرفته است. بنابرمطالعات انجام‌شده، نمونـهٔ تبریـز یکـی از تجـارب موفـق در بهبـود رضـایتمندی اجتمـاعی و ارتقـای کیفیـت محـیط شـهری بـوده اسـت(رفیعیـان، صـدیقی، و پورمحمّدی، ۱۳۹۰، ص. ٤٣). قابل ذکر است که در اواسط سال ١٣٩٤، شـهردار شـهر رشـت نیز اقدام به پیاده‌راه‌سازی بخش مرکزی شهر رشت، به‌عنوان یکی از شـهرهای مهـم توریسـتی شمال کشور کرده است که تا زمان نگارش این مقاله، هنوز به پایـان نرسـیده و تصـمیم‌گیـری درمورد میزان موفقیت آن نیازمند زمان است.

در پایان، قابل ذکر است که بررسی مطالعات انجام‌شده درزمینهٔ پیـاده‌مـداری، نشـان‌دهنـدهٔ وسعت مطالعاتی موضوع پیاده‌مداری است. به‌نحوی‌که می‌توان از حـوزهٔ طراحـی شـهری، تـا شناسایی شاخص‌ها و حتّی بخش سلامت، نمونه‌هایی را ارائه کرد. به‌عنوان نمونه، زونیگا تران و همکاران[1] (۲۰۱۷)، در پژوهش خود به مبحث سلامتی و تندرستی با نحوهٔ طراحی محلـه بـا رویکرد پیاده‌محوری پرداخته‌اند و درنهایت به این نتیجه رسیده‌اند که بین جنبـه‌هـای مختلـف محیط ساخته‌شده با رویکرد پیاده‌محوری در مقیاس محلات و ایجاد رفاه، ارتباط وجـود دارد. مارشال، بروئر و فرانک[2] (۲۰۱۵) در پژوهش خود به موضوع پیـاده‌مـداری بـا روبکـرد محلّـهٔ سالم و آلودگی هوا پرداخته‌اند و به‌دنبال شناسایی کشف ارتباطات بین عوامل فوق بـوده‌انـد و بر پیاده‌روی، استفاده از دوچرخه و یا حمل‌ونقل عمـومی در دسـتیابی بـه محلّـهٔ سـالم تأکیـد کرده‌اند. همچنین تکرار این مطالعات را در سـایر منـاطق، دارای اهمیـت دانسـته‌انـد. اوینگـز، هندی، براون سون، کلمنت و وینستون[3] (۲۰۰٦) در پژوهشی بـا عنـوان «شناسـایی و ارزیـابی کیفیت طراحی شهری مرتبط با پیاده‌مداری» به توسعهٔ تعریف عملیاتی ۵ عامل از ۹ عامل مؤثّر در کیفیت طراحی شهری پرداخته‌اند. اوینگز و هندی[4] (۲۰۰۹) در پژوهش خود کـه بـه‌نـوعی ادامهٔ پژوهش پیشین است، بـا اسـتفاده از نظریـات متخصّصـان بـه ارزیـابی کیفیـت ذهنـی از محیط‌زیستِ خیابان‌های شهری در قالب ۵ عامل مورد بحث در مقاله پیشین خود پرداخته‌اند.

1. Zuniga-Teran,& et al
2. Marshall, Brauer,& Frank
3. Ewing, Handy, Brownson, Clemente,& Winston
4. Ewing, R., & Handy,

۳. روش‌شناسی تحقیق

۳. ۱. روش تحقیق

در پژوهش حاضر به‌منظور شناسایی موانع پیاده‌مداری در شهر رشت، از روش تئوری بنیانی[1] استفاده شده است. تئوری بنیانی یک روش تحلیلی برای ساخت نظریه از داده‌های کیفی استقرایی است(چارمز و برایان[2]، ۲۰۱۰، ص. ٤۰۷) و نه‌تنها به‌عنوان یک روش اقدام به مفهوم‌سازی می‌کند، بلکه به‌صورت یک روش‌شناسی کامل[3]، مجموعه‌ای از اصول را برای فرایند پژوهش فراهم می‌کند(وید[4]، ۲۰۰۹، ص. ٥۰٦). ازجمله ویژگی‌هایی که باعث تمایز نظریۀ بنیانی از سایر روش‌ها می‌شود، می‌توان به این موارد اشاره کرد:

چهارچوب مفهومی ناشی از اطلاعات فعلی، کشف فرایندهای اصلی عرصۀ اجتماعی به‌جای توصیف واحد تحت مشاهده، مقایسۀ هر داده با کلّ داده‌ها، امکان تغییر روش جمع‌آوری داده‌ها در میدان پژوهش و امکان شروع به نوشتن افکار اولیۀ خود دربارۀ گزارش از همان آغاز شروع جمع‌آوری داده‌ها(پاپ‌زن، قبادی، زرافشان، و گراوندی، ۱۳۸۹، ص. ۳٤). این روش شامل پنج مرحله است که مرحلۀ نخست، طرح تحقیق (بررسی ادبیات فنّی و انتخاب موارد)؛ مرحلۀ دوم، گردآوری داده‌ها؛ مرحلۀ سوم، تنظیم داده‌ها و نگارش گویه‌ها و مفاهیم؛ مرحلۀ چهارم، تجزیه‌وتحلیل داده‌ها(بخش اصلی تحقیق) و مرحلۀ پنجم، طراحی و اعتبار مدل می‌باشد. منظور از طرح تحقیق، سؤال و محدودۀ تحقیق است(ازکیا، ایمانی جاجرمی، و فرضی‌زاده میاندهی، ۱۳۹۰، ص. ۲۱).

پرسش اصلی در مصاحبه‌های نیمه‌ساختاریافته این بود که علل عدم پیاده‌روی شهروندان شهر رشت چیست؟ در مرحلۀ دوم به شیوه‌های گردآوری داده‌ها و نمونه‌های آماری توجّه می‌شود. در این مطالعه با توجّه به مسئلۀ تحقیق، از تکنیک‌های مصاحبۀ عمیق و گروه‌های متمرکز به‌منظور جمع‌آوری داده‌ها بهره برده شده است. در این مرحله با روش نمونه‌گیری هدفمند، ٤۳ مصاحبۀ نیمه‌ساختاریافته با شهروندان شهر رشت انجام شد. مصاحبه‌ها تا جایی پیش رفت که اشباع تئوریک حاصل گردید؛ به‌گونه‌ای‌که داده‌های مأخوذه تکراری شده و

1. Grounded theory
2. Charmaz & Bryant
3. Total Methodology
4. Weed

مورد تازه‌ای از سوی شهروندان حاصل نشد. در مصاحبهٔ عمیق که مصاحبهٔ نیمه‌ساختارمند نیز نامیده می‌شود، هدف این است که گفت‌وگوها به‌صورت باز انجام شود و به مصاحبه‌شوندگان اجازه داده شود که عقاید و افکار خود را با کلماتِ مخصوصِ خود بیان کنند. در مصاحبه‌های نیمه‌ساختارمند بدین‌ترتیب اجازه می‌دهند که تغییرات و آزادی بیشتر بین مصاحبه‌کننده و مصاحبه‌شونده صورت گیرد. محقق لازم است دقیقاً به پاسخ‌های شرکت‌کننده گوش فرا دهد و با او همراهی کند. بنابراین مصاحبه‌های عمیق برای آشکارسازی یک موضوع، گفت‌وگو در جزییات و در ساختن تئوری مفید هستند(استرابرگ، ۱۳۸٤، ص. ۸۰). مصاحبه‌ها تا جایی پیش رفت که اشباع تئوریک حاصل گردید، به‌گونه‌ای که داده‌های مأخوذه تکراری شده و مورد تازه‌ای از سوی شهروندان حاصل نشد. همزمان با انجام مصاحبه، علاوه بر یادداشت‌برداری، با کسب اجازه از شهروندان، مصاحبه ضبط شد و داده‌های صوتی جمع‌آوری گردید. سپس با مرور مکرّرِ مصاحبه‌های ضبط‌شده، مشکلات به‌طور کامل روی کاغذ نوشته و نسخه‌برداری شد. جدول (۲) مشخّصات عمومی مصاحبه‌شوندگان را نشان می‌دهد.

جدول۲ـ مشخّصات عمومی مصاحبه‌شوندگان

مأخذ: نگارندگان، ۱۳۹۵

تعداد	جنس		میزان تحصیلات				متوسّط سن
	مرد	زن	پایین‌تر از دیپلم	دیپلم و فوق‌دیپلم	کارشناسی و بالاتر	حوزوی	
٤۳ نفر	۲٦	۱۷	۱۵	۹	۱٦	۳	۳۹

مرحلهٔ سوم، مرحلهٔ تنظیم داده‌هاست. در این مرحله، فایل‌های صوتی مصاحبه‌ها و یادداشت‌ها به متن تبدیل شدند. در مرحلهٔ تجزیه‌وتحلیل داده‌ها که اصلی‌ترین فرایند در تئوری بنیانی و مرکز ثقل پژوهش‌های کیفی است، داده‌ها به شکل کدگذاری درمی‌آیند. یافته‌های پژوهش در نظریهٔ بنیانی در مرحلهٔ تجزیه‌وتحلیل داده‌ها شکل می‌گیرند. تحلیل داده‌ها از سه مرحلهٔ کدگذاری باز[1]، محوری[2] و انتخابی[3] تشکیل شده است و براساس واحدهای

1. open coding
2. Axial Coding
3. Selective Coding

اصلی تحلیل در کدگذاری‌ها، یعنی مفاهیم، مقوله‌ها و قضایا پیش می‌روند(لوک[1]، ۲۰۰۱، صص. ٦٤_٦٧).

در کدگذاری باز، داده‌های مربوط به پدیدهٔ موردمطالعه با بررسی دقیق، نام‌گذاری و مقوله‌بندی می‌شوند. محصول نام‌گذاری «مفاهیم» است(طالب، محمّدی، و پوررجب میاندوآب، ۱۳۹۰، ص. ۱۲۲؛ قبادی، پاپ‌زن، زرافشانی، و گراوندی، ۱۳۹۱، ص. ۹۲). در کدگذاری محوری، داده‌هایی که در کدگذاریِ باز به مفاهیم و مقوله تبدیل شده‌اند، با شیوهٔ جدیدی به یکدیگر می‌پیوندند تا پیوند یک مقوله و مقولات فرعی‌اش برقرار شود. فرایند کدگذاری محوری با استفاده از یک مدل پارادایمی صورت می‌گیرد که متضمّن شرایط علّی، پدیده، زمینه، شرایط مداخله‌گر، راهبردهای عمل/تعامل و پیامدها است. در این مرحله، قضایا شکل می‌گیرند که سومین مؤلفهٔ نظریهٔ بنیانی است(استراس و کوبین، ۱۳۸۷، ص. ٦٥).

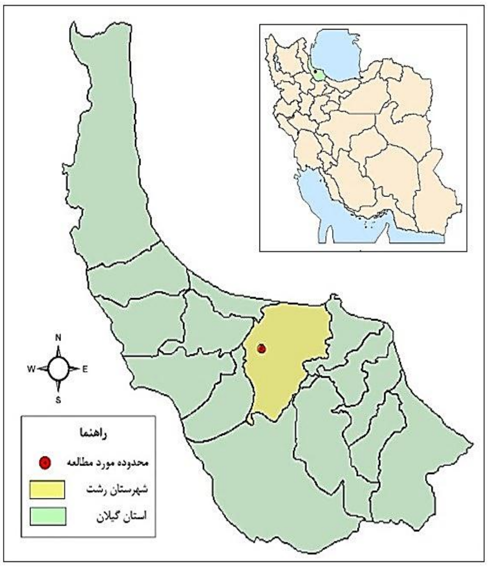
مرحلهٔ سوم، کدگذاری انتخابی است که طی آن «مقولهٔ هسته‌ای» یا اصلی انتخاب می‌شود و ارتباط آن با دیگر مقوله‌ها و افزایش اعتبار این روابط با جست‌وجوی موارد تصدیق یا عدم تصدیق انجام می‌شود(طالب، محمّدی، و پوررجب میاندوآب، ۱۳۹۰، ص. ۱۲۲). در این مرحله، محقق روایتی توصیفی از پدیدهٔ مرکزی ارائه می‌کند که به آن «داستان»[2] گفته می‌شود. این داستان در ادامه باید درخصوص پدیدهٔ مرکزی مفهوم‌سازی شود که «شرح داستان»[3] نام دارد (ازکیا، ایمانی جاجرمی، و فرضی‌زاده میاندهی، ۱۳۹۰، ص. ١٤٢).

مرحلهٔ نهایی، طراحی و اعتبار مدل است. ساخت مدل یا نظریه از نخستین تحلیل‌ها آغاز می‌شود و تا آخرین تحلیل‌ها ادامه می‌یابد. نخستین گام در مرحلهٔ طراحی مدل، طبقه‌بندی مرکزی است که درون‌مایهٔ تحقیق را نشان می‌دهد. این طبقه بین داده‌های مختلف ارتباط برقرار می‌کند، امّا خود در بین داده‌ها نیست(طالب، محمّدی، و پوررجب میاندوآب، ۱۳۹۰، ص. ۱۲۸؛ قبادی، پاپ‌زن، زرافشانی، و گراوندی، ۱۳۹۱، ص. ۱۰۰).

1. Locke
2. story
3. story line

۳.۲. منطقهٔ موردمطالعه

محدودهٔ موردمطالعهٔ پژوهش حاضر، شهر رشت است. این شهر، مرکز سیاسی ـ اداری استان گیلان بوده و مرکز شهرستان رشت است. شهر رشت بزرگ‌ترین و پُرجمعیت‌ترین شهر شمال ایران در بین سه استان حاشیه‌ای دریای خزر، یعنی گیلان، مازندران و گلستان محسوب می‌شود. براساس سرشماری رسمی در سال ۱۳۹۰، جمعیت آن ٦۳۹،۹٥۱ نفر بوده و ۲۰٤۰٥٤ خانوار در آن ساکن هستند (مهندسین مشاور طرح کاوش، ۱۳۸٦، ص. ۹) (شکل ۱).



شکل ۱ـ نقشهٔ موقعیت محدودهٔ موردمطالعه در تقسیمات سیاسی کشور و استان

مأخذ: نگارندگان، ۱۳۹٥

٤. مبانی نظری تحقیق

رشد بی‌رویه و شتابان کلان‌شهرها و شهرهای میانی، نارسایی سیستم‌های مدیریتی پیشین و عدم تأمین نیازهای پایهٔ ساکنان شهری، به‌عنوان بخشی از مهم‌ترین مسائل شهرها (فنی و صارمی، ۱۳۹۲، ص. ۳٦) و «الگوهای موجود توسعهٔ شهری و فعّالیت‌های انسانی منجر به برهم‌خوردن نظم زیست‌محیطی شده است»(مثنوی، ۱۳۸۲، ص. ۳۱).

گسترش وسیع و همه‌جانبهٔ شهرها و توسعه در حومه‌ها، افزون بر اینکه زمین‌های ارزشمند را از میان برده و مشکلات حمل‌ونقل را افزایش می‌دهد، هزینه و اثرات منفی دیگری هم بر زندگی افراد دارد(حسینیون، ۱۳۸٥، ص. ۱۲). دراین‌میان یکی از مهم‌ترین اصولی که برنامه‌ریزی شهری درراستای رسیدن به هدف خود دنبال می‌کند، افزایش قابلیت پیاده‌مداری و ساخت جوامع پیاده‌محور است. درواقع برنامه‌ریزی شهری جدید به‌دنبال ساختِ محلات مسکونی با مقیاس انسانی و مجموعه‌های قابل پیاده‌روی می‌باشد. به‌دنبال تغییر در شرایط و عوامل گسترش و توسعهٔ شهری در دوران اخیر، محلّه‌های مسکونی جایگاه ویژه‌ای در شکل‌گیری شهرهای جدید داشته‌اند(معصومی، ۱۳۹۰) و ازجمله مهم‌ترین رویکردهایی که از

این تفکر حمایت می‌کند، رویکرد شهر فشرده است که در تقابل بـا گسـترده‌شـدن شـهر و در نتیجهٔ موتوریزه‌شدن آن ارائه شده است.

سعی در ایجاد «شکل فشرده» برای شهر، یکی از مهم‌ترین راهبردها درجهـت دسـتیابی بـه اندازهٔ مطلوب شهری بوده است. البته توجّه به این نکته ضروری است که «سیاست‌های موفّـق شهر فشرده نیاز به یک چهـارچوب نظـارتی متـداوم و قابـل‌قبـول بـرای بـه حـداقل‌رسـاندن تنش‌هـای میـان همسـایگان و میـان مالکـان و همچنـین بـه حـداکثر رسـاندن اسـتانداردهای طولانی‌مدّت در مکان‌های پُرتراکم خواهد داشت»(راندولف[1]، ۲۰۰٦، ص. ۱۱). پیدایش مفهـوم شهر فشرده در ضرورت پایداری، حفاظت از محیط‌زیست و به حداقل‌رساندن ضایعات نهفتـه است که در کنفرانس برانت‌لند مطرح شد: اوینگز[2] استدلال می‌کنـد تـراکم بـالا، سـرانهٔ زمـین کمتری مصرف می‌کند و فضای بیشتری برای فضای باز و کشاورزی در اختیار مـا مـی‌گـذارد. اتوبوس و راه‌آهن در بافت متراکم، وابستگی کمتر به اتومبیـل شخصـی را موجـب مـی‌شـود. تراکم بالا اثرات زیست‌محیطی جامعه را کاهش می‌دهد و سرعت مصرف منـابع تجدیدناپـذیر را کم می‌کند. همچنین شهر فشرده می‌تواند حمل‌ونقل عمومی را افـزایش دهـد. ایـن الگـو از رشد شهری، بر موضوع عابرپیاده، استفادهٔ بهینه از زمین در مناطقِ با جمعیت بـالا، همبسـتگی اجتماعی و توسعهٔ فرهنگی تأکید دارد(کوتارکار، باهادور، و ساردا[3]، ۲۰۱٤، ص. ۲٤۹).

بنابر آنچه آمد، یکی از مهم‌ترین وجوه رویکرد شهر فشرده، توجّه به عابرپیـاده در شـهرها و درنتیجه پیاده‌روی[4] شهروندان و پیاده‌مدارشدن شهر است. پیاده‌روی توسّط گروه‌های علمـی مختلفی توصیه شده است. ازآنجاکه از یک‌سو فعّالیت‌های فیزیکی به‌عنوان یکی از اجزای مهم زندگی برای بهبود سلامتی در بلندمدّت محسوب می‌شود و پیاده‌روی ازجمله رایج‌ترین شکل فعّالیت بدنی بزرگ‌سالان است(سیلنز، سالیس، و فرانـک[5]، ۲۰۰۳، ص. ۸۰) و از سـوی دیگـر انسان شهری با توجّه به ویژگی‌های زندگی شهری کمتر فرصت پیاده‌روی را می‌یابد، محققـین در هر دو حوزهٔ سلامت عمومی و برنامه‌ریزی شهری و حمل‌ونقل، در پی یافتن ارتبـاط میـان

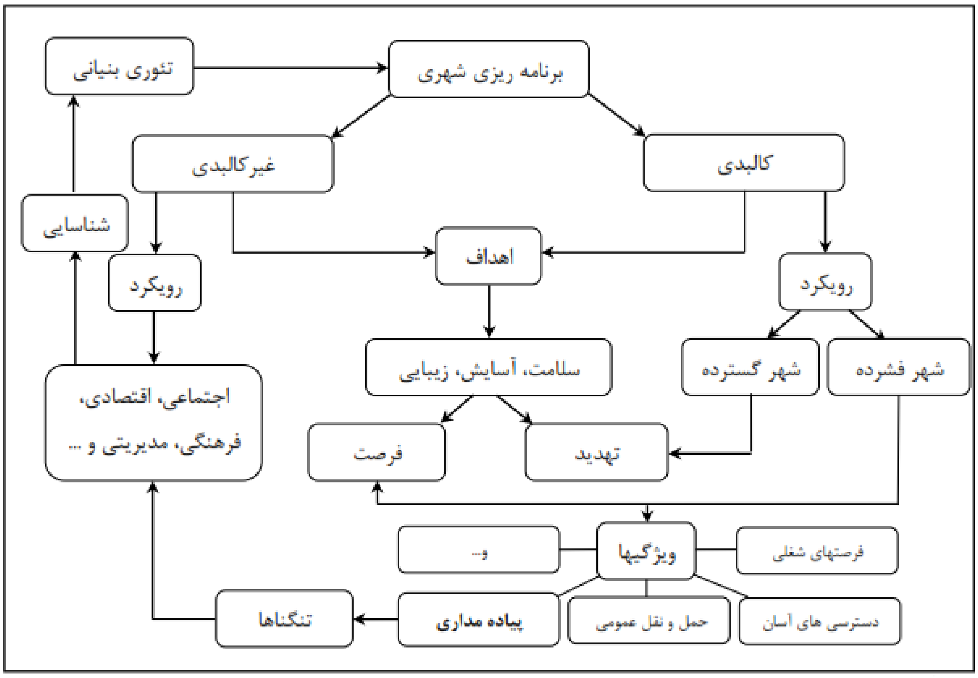
1. Randolph
2. Ewings
3. Kotharkar, Bahadure, & Sarda
4. Walking
5. Saelens, Sallis, & Frank.

ویژگی‌های محیط فیزیکی و رفتارهای ناشی از فعّالیت‌های فیزیکی بوده‌اند(لسلی و همکاران[1]، ۲۰۰۷، ص. ۱۱۲). این مهم، توجّه خاص برنامه‌ریزان شهری را به خود معطوف داشته است و ازاین‌رو پیاده‌روی از توصیه برای سلامت و ورزش گرفته تا به‌عنوان یکی از سرگرمی‌های شهری(کورفیلد[2]، ۱۹۹۰، ص. ۸)، و همچنین به‌عنوان یک نیاز کالبدی در شهرها، از جایگاه مهمی در برنامه‌ریزی شهری برخوردار شده است؛ چراکه توجّه به موضوع «حرکت پیاده» همواره با نیازها و خواسته‌های انسان درمی‌آمیزد و می‌تواند از پُراهمیت‌ترین و ضروری‌ترین موارد در حقوقِ طبیعیِ استفاده‌کنندگان از فضای شهر تلقی شود(رفیعیان، صدیقی، و پورمحمّدی، ۱۳۹۰، ص. ٤۲). باوجوداین، باید اذعان داشت که به‌رغم محبوبیت رو افزایشِ اصطلاحِ قابلیتِ پیاده‌مداری، تاکنون بحث‌های زیادی بر سر تعریف آن وجود داشته است؛ هرچند به‌طور عام می‌توان گفت قابلیت پیاده‌مداری وسیله‌ای است برای توصیف محیط فیزیکی، ولی این مفهوم مانند بسیاری دیگر از اصطلاحات در برنامه‌ریزی شهری و شهرسازی، دارای معنی ثابتی نبوده و با هر پیشنهاد جدید گسترش می‌یابد(رضازاده، زبردست، و لطیفی اسکویی، ۱۳۹۰، ص. ۳۰۰). نکتهٔ قابل‌توجّه آن است که در کنار دیدگاه‌هایی که صرفاً از رویکرد سواره‌محور و یا پیاده‌مدار حمایت می‌کنند، دیدگاه‌هایی نیز وجود دارند که این دو را لازم و ملزوم یکدیگر می‌دانند. مثلاً اشپرای رگن[3]، نظریه‌پرداز دههٔ ۱۹٦۰، معتقد است که خیابان‌های بدون خودرو، شهر را بی‌روح و مُرده می‌کند، ولی درعین‌حال موضوع مزاحمت خودروها را یادآور شده و معتقد است که باید با کاهشِ سرعتِ حرکت و ترافیک عبوری به پایین‌ترین حد ممکن، در کانون‌های شلوغ شهری نیز این دو را درکنار هم داشت(فیضی، رجبی و حسینی، ۱۳۹۱، ص. ۱۸۰)

درمجموع، پژوهش حاضر با توجّه به اهداف برنامه‌ریزی شهری، موضوع پیاده‌مداری را در شهرها بررسی می‌کند. برای این هدف در بخش کالبدی رویکرد شهر فشرده که توجّه به عابرین پیاده ازجمله موضوعات مهم آن می‌باشد، به‌عنوان محور اصلی بحث انتخاب شده است. ازآنجایی‌که هدف پژوهش حاضر، شناسایی تنگناهای پیاده‌روی شهروندان در شهرهاست، با توجّه به اهداف غیرکالبدی برنامه‌ریزی شهری در ابعاد اجتماعی، اقتصادی،

1. Leslie,& et al
2. Corfield
3. Ashpray Regen

فرهنگی و... سعی شده است با به‌کارگیری تئوری بنیانی، مجموع تنگناهای کالبدی و غیرکالبدی شناسایی شود که نتایج پژوهش کمک خوبی به برنامه‌ریزی شهری خواهد کرد. مدل مفهومی پژوهش حاضر در شکل (۲) نشان داده شده است.



شکل ۲ـ مدل مفهومی پژوهش

مأخذ: نگارندگان، ۱۳۹۵

۵. یافته‌های تحقیق

یافته‌های پژوهش حاضر در سه مرحلهٔ کدگذاری علمی و واحدهای تحلیل آن، تجزیه‌وتحلیل می‌شود.

۵ . ۱. کدگذاری باز

یافته‌های حاصل از کدگذاری باز، به‌عنوان نخستین مرحلهٔ تجزیه‌وتحلیل داده‌های گردآوری‌شده، شامل ۱۱۷ کد استخراج‌شده از متن مصاحبه با مهاجران بود. ۱٦ مفهوم از کدهای دلالت‌انگیز و دیگر کدها، مستقیم از زبان فرد مصاحبه‌شونده عنوان شده است. کدهای دلالت‌انگیز با علامت (*) در جدول (۳) مشخّص شده‌اند.

جدول ۳ـ مفهوم‌سازی داده‌های حاصل از پژوهش (کدگذاری باز)

مأخذ: نگارندگان، ۱۳۹۵

ردیف	مفهوم	ردیف	مفهوم
۱	نداشتن زمان کافی	٦٠	نبود پارک‌ها و بوستان‌های محله‌ای
۲	عدم تناسب زمان کار و زمان مناسب برای پیاده‌روی	٦١	طرّاحی نامناسب پارک‌ها برای پیاده‌روی طولانی
۳	بیماری‌های حرکتی افراد	٦٢	خلوتیِ بیش از حد شبانهٔ برخی پیاده‌روها
٤	فاصله‌داشتن محل زندگی و محل کار و عدم امکان پیاده‌روی تا محل کار و برعکس	٦٣	نبود فضای سبز مناسب
٥	گرمای هوا در تابستان	٦٤	نبود کاربری‌های متنوّع جذّاب
٦	آب‌وهوای شرجی در تابستان	٦٥	مبلمان شهری نامناسب*
۷	سرمای هوا در پاییز و زمستان	٦٦	توزیع نامناسب خدمات در مسیرهای پیاده
۸	بارش زیاد در فصول پاییز و زمستان	٦٧	نبود حریم مشخّص پیاده و سواره*
۹	شلوغی معابر شهری برای رسیدن به مقصد	٦٨	کمبود فضای پیاده‌روی
۱۰	جاذبهٔ کم برای پیاده‌روی در پیاده‌روها	٦٩	وجود فضای مردانهٔ شهری
۱۱	نبود مکان‌هایی برای استراحت کوتاه	۷۰	عدم تمایل مردان به پیاده‌روی با همسران خود
۱۲	منظر نامناسب شهری*	۷۱	باریک‌بودن معابر شهری
۱۳	مناسب‌نبودن فرهنگ شهروندی درزمینهٔ پیاده‌روی	۷۲	تکدی‌گری در پیاده‌روها
۱٤	کمبود اتوبوس در مسیرهای جذاب برای پیاده‌روی	۷۳	کمبود مغازه‌های برآورده‌کنندهٔ نیازهای افراد در مسیر پیاده‌روی
۱٥	فرسودگی اتوبوس‌های حمل‌ونقل درون‌شهری	۷٤	حفاری‌ها توسّط ادارات مختلف
۱٦	شلوغی اتوبوس‌های درون‌شهری	۷٥	وجود موانع فیزیکی
۱۷	فقدان تهویهٔ مناسب در فصول گرم سال در اتوبوس‌های درون‌شهری	۷٦	کمبود پُلِ عابر پیاده
۱۸	فقدان گرمایش مناسب در فصول سرد سال در اتوبوس‌های درون‌شهری	۷۷	وجود خودروهای پارک‌شده در پیاده‌روها
۱۹	رفتار نامناسب رانندگان اتوبوس	۷۸	سطح پایین فرهنگ تردّد در پیاده‌روها
۲۰	نگاه فرهنگی نامناسب به اتوبوس به‌عنوان وسیلهٔ جابه‌جایی اقشار کم‌درآمد	۷۹	وجود بوهای نامطبوع در برخی پیاده‌روها ناشی از سطل‌های زباله
۲۱	زمان انتظار طولانی برای استفاده از اتوبوس	۸۰	دسترسی محدود به وسایل حمل‌ونقل عمومی در طول مسیر

ردیف	مفهوم	ردیف	مفهوم
۲۲	نامشخّص‌بودن زمان دقیق رسیدن اتوبوس	۸۱	وجود کاربری‌های ناسازگار در مسیر پیاده‌روها (نظیر کارگاه ها)
۲۳	کمبود تاکسی در زمان پیک مسافر	۸۲	کمبود خطوط عابر پیاده
۲٤	رفتار نامناسب برخی از رانندگان تاکسی با مسافران	۸۳	عدم رعایت خطوط عابر پیاده توسّط رانندگان
۲۵	دریافت سلیقه‌ای کرایه از سوی رانندگان تاکسی	۸٤	عدم رعایت فضاهای دسترسی پیاده در طرّاحی محلات مسکونی*
۲٦	عدم استفاده از کولر در تاکسی‌ها در فصول گرم سال	۸۵	یکنواختی بصری مسیرهای پیاده*
۲۷	فرسودگی وسیلهٔ نقلیهٔ استفاده‌شده به‌عنوان تاکسی	۸٦	نبود گروه‌های هم‌سالانِ علاقه‌مند به پیاده‌روی
۲۸	اقدام به سوارکردن مسافران دربستی در زمان اوج وجود مسافر	۸۷	تعرض مغازه‌داران به فضای پیاده از طریق اجناس مغازه
۲۹	دوری برخی از نواحی شهری از مراکز عمومی	۸۸	عرض کم برخی از پیاده‌روها
۳۰	ورود موتورسواران به محدودهٔ پیاده‌روی	۸۹	تغییر عرض ناگهانی پیاده‌روها*
۳۱	عدم رعایت حریم پیاده‌روی توسّط وسایل نقلیه	۹۰	وجود جوی‌های آب بدون پل برای عبور پیاده
۳۲	عدم آموزش شهروندی از طرف نهادها	۹۱	تراکم بالا در محلات*
۳۳	پاشیده‌شدن آب در فصول بارندگی بر روی رهگذران	۹۲	احساس محصوریت فضایی در برخی پیاده‌رو ها*
۳٤	جمع‌شدن آب در زیر موزاییک‌ها و پاشیده‌شدن در زمان پیاده‌روی	۹۳	وجود خطر زورگیری در ساعات خلوت
۳۵	کف‌سازی نازیبای پیاده‌روها	۹٤	وجود ساخت‌وسازها و ناامن‌شدن عبور از برخی از آنها
۳٦	سنگ‌فرش‌نبودن پیاده‌روها	۹۵	دپوی نخاله‌های ساختمانی در پیاده‌روها
۳۷	سختی پیاده‌روی برای مادران با کالسکهٔ کودکان	۹٦	نامناسب‌بودن اوضاع اجتماعی برخی پیاده‌روها برای پیاده‌روی خانوادگی
۳۸	آماده‌نبودن پیاده‌راه‌ها برای استفادهٔ معلولین(ویلچر)	۹۷	جمع‌شدن آب در طول بارندگی در پیاده‌روها
۳۹	طرّاحی ضعیف پیاده‌روها برای نابینایان درزمینهٔ مسیریابی	۹۸	پیش‌آمدگی ساختمان‌ها در معابر
٤۰	عدم رعایت شیب مناسب برای هدایت آب از سطح پیاده‌رو به جوی‌های اطراف*	۹۹	نبود پارکینگ متناسب با خودرو

ردیف	مفهوم	ردیف	مفهوم
٤١	وجود چاله‌ها در پیاده‌روها	١٠٠	عدم رعایت ملاحظات فنّی در پیاده‌روها*
٤٢	نبود ایستگاه‌های ارائه‌دهندۀ دوچرخه در مسیرهای پیاده	١٠١	بالاآمدن آب از اگوی واقع در معابر
٤٣	نامناسب‌بودن وضعیت ظاهری پیاده‌روها	١٠٢	در امان نبودن از نگاه‌های مردم
٤٤	دست‌کاری روکش پیاده‌روها توسّط افراد ذی‌نفع، نظیر مغازه‌داران	١٠٣	اشتیاق مردم به شناسایی افراد در محلّات مسکونی
٤٥	احساس مالکیت مغازه‌داران در پیاده‌روهای اطراف مغازۀ خود	١٠٤	سختی عبورومرور برای کودکان در پیاده‌روها
٤٦	تجاوز خودپرداز بانک‌ها به پیاده‌روها و تجمع جمعیت ناشی از آن	١٠٥	سختی عبورومرور برای افراد سالمند در پیاده‌روها
٤٧	وجود خلأ قانونی برای مقابله با متخلّفین از سوی ارگان‌های انتظامی*	١٠٦	سختی عبورومرور برای افراد با معلولیت‌های حرکتی در پیاده‌روها
٤٨	نظارت ضعیف بر حفظ پیاده‌راه‌ها پس از ایجاد	١٠٧	وجود فرهنگ نامناسب در برخورد با پیاده‌روی دختران جوان
٤٩	نبود خلاقیت در طرّاحی پیاده‌راه‌ها*	١٠٨	آگاهی اندک مردم از مزایای پیاده‌روی
٥٠	نبود روشنایی در برخی از پیاده‌روها	١٠٩	تبلیغات اندک رسانه ها در زمینه تحریک مردم به پیاده‌روی
٥١	خرابی روشنایی در پیاده‌روها	١١٠	نبود سیاستگذاری درست در زمینه فرهنگ‌سازی پیاده*
٥٢	نبود نورپردازی زیبا برای پیاده‌روی شبانه	١١١	نبود متخصّصین مرتبط درخصوص طرّاحی فضای پیاده در شهرها
٥٣	عدم توجّه به ویژگی‌های بومی در طرّاحی پیاده‌راه‌ها	١١٢	هزینۀ نسبتاً بالای اجرای طرح‌های پیاده‌راه‌سازی
٥٤	تجاوز کاربری‌های مختلف به پیاده‌راه‌ها*	١١٣	تناسب اندک ساختار فعلی شهرها با طرّاحی فضای پیاده*
٥٥	سخت‌شدن عبورومرور در پیاده‌روها به‌دلیل حضور دست‌فروش‌ها	١١٤	عدم پیوستگی مسیرهای پیاده*
٥٦	عدم احساس امنیت	١١٥	سرمایه‌گذاری اندک از سوی سازمان‌های شهری در ارتباط با ایجاد زمینه‌های پیاده‌روی
٥٧	عدم رعایت حریم شخصی خانم‌ها	١١٦	وجود تقاطع‌های خطرناک در مسیر پیاده‌روها
٥٨	متلک‌پرانی به خانم‌ها	١١٧	مشکل تأمین وسیلۀ نقلیه در بین مسیر پیاده‌روی
٥٩	تمایل اندک خانم‌ها به پیاده‌روی		

۵ . ۲. کدگذاری محوری

در این مرحله از جریان کدگذاری علمی، با تجزیه‌وتحلیل داده‌ها و مفاهیم موجود ، چندین مقولهٔ گسترده شناسایی شد و براساس آن ۱۹ طبقهٔ گسترده شکل گرفته است(جدول ۲).

جدول ٤- مقوله‌های گسترده و خرده‌طبقات (کدگذاری محوری)

مأخذ: نگارندگان، ۱۳۹۵

خرده‌طبقات	مقوله‌های گسترده
عدم احساس امنیت	نبود امنیت
عدم رعایت حریم شخصی خانم‌ها	
متلک‌پرانی به خانم‌ها	
خلوتیِ بیش از حد شبانهٔ برخی پیاده‌روها	
وجود خطر زورگیری در ساعات خلوت	
مناسب‌نبودن فرهنگ شهروندی درزمینهٔ پیاده‌روی	نبود فرهنگ مناسب پیاده‌روی
نامناسب‌بودن اوضاع اجتماعی برخی پیاده‌روها برای پیاده‌روی خانوادگی	
در امان نبودن از نگاه‌های مردم	
آگاهی اندک مردم از مزایای پیاده‌روی	
جاذبهٔ کم برای پیاده‌روی در پیاده‌روها	نبود منظر مناسب شهری
منظر نامناسب شهری	
کف‌سازی نازیبای پیاده‌روها	
نامناسب‌بودن وضعیت ظاهری پیاده‌روها	
نبود خلاقیت در طرّاحی پیاده‌راه‌ها	
نبود کاربری‌های متنوّع جذّاب	
یکنواختی بصری مسیرهای پیاده	
جمع‌شدن آب در زیر موزاییک‌ها و پاشیده‌شدن در زمان پیاده‌روی	ساخت نامناسب پیاده‌روها
سنگ‌فرش‌نبودن پیاده‌روها	
عدم رعایت شیب مناسب برای هدایت آب از سطح پیاده‌رو به جوی‌های اطراف	
وجود چاله‌ها در پیاده‌روها	
جمع‌شدن آب در طول بارندگی در پیاده‌روها	
عدم رعایت ملاحظات فنّی در پیاده‌روها	
سختی پیاده‌روی برای مادران با کالسکهٔ کودکان	عدم مناسب‌سازی برای گروه‌های خاص
آماده‌نبودن پیاده‌راه‌ها برای استفادهٔ معلولین(ویلچر)	
طرّاحی ضعیف پیاده‌روها برای نابینایان درزمینهٔ مسیریابی	
سختی عبورومرور برای کودکان در پیاده‌روها	
سختی عبورومرور برای افراد سالمند در پیاده‌روها	
عدم توجّه به ویژگی‌های بومی در طرّاحی پیاده‌راه‌ها	طرّاحی نامناسب پیاده‌روها
طرّاحی نامناسب پارک‌ها برای پیاده‌روی طولانی	
باریک‌بودن معابر شهری	

ادامهٔ جدول ٤

خرده‌طبقات	مقوله‌های گسترده
احساس محصوریت فضایی در برخی پیاده‌روها	
عرض کم برخی از پیاده‌روها	وجود موانع فیزیکی در پیاده‌روی
پیش‌آمدگی ساختمان‌ها در معابر	
وجود موانع فیزیکی	
وجود کاربری‌های ناسازگار در مسیر پیاده‌روها (نظیر کارگاه‌ها)	
عدم پیوستگی مسیرهای پیاده	
وجود تقاطع‌های خطرناک در مسیر پیاده‌روها	
نداشتن زمان کافی	نبود زمان کافی
عدم تناسب زمان کار و زمان مناسب برای پیاده‌روی	
فاصله‌داشتن محل زندگی و محل کار و عدم امکان پیاده‌روی تا محل کار و برعکس	
تمایل اندک خانم‌ها به پیاده‌روی	ویژگی‌های فردی شهروندان
عدم تمایل مردان به پیاده‌روی با همسران خود	
گرمای هوا در تابستان	شرایط طبیعی و اقلیمی برای پیاده‌روی
آب‌وهوای شرجی در تابستان	
سرمای هوا در پاییز و زمستان	
بارش زیاد در فصول پاییز و زمستان	
عدم آموزش شهروندی از طرف نهادها	نبود فرهنگ‌سازی و آموزش
تبلیغات اندک رسانه‌ها درزمینهٔ تحریک مردم به پیاده‌روی	
نبود سیاست‌گذاری درست درزمینهٔ فرهنگ‌سازی پیاده	
حفاری‌ها توسّط ادارات مختلف	ناهماهنگی نهادهای مختلف در انجام وظایف
وجود ساخت‌وسازها وناامن‌شدن عبور از برخی از آنها	
دپوی نخاله‌های ساختمانی در پیاده‌روها	
وجود بوهای نامطبوع در برخی پیاده‌روها ناشی از سطل‌های زباله	عدم انجام وظایف توسّط سازمان‌های مسئول
کمبود خطوط عابر پیاده	
سرمایه‌گذاری اندک از سوی سازمان‌های شهری در ارتباط با ایجاد زمینه‌های پیاده‌روی	
نبود مکان‌هایی برای استراحت کوتاه	کمبود فضا برای استراحت
نبود پارک‌ها و بوستان‌های محله‌ای	
مبلمان شهری نامناسب	
توزیع نامناسب خدمات در مسیرهای پیاده	
نبود فضای سبز مناسب	
کمبود اتوبوس در مسیرهای جذاب برای پیاده‌روی	نامناسب‌بودن وضعیت حمل‌ونقل عمومی
فرسودگی اتوبوس‌های حمل‌ونقل درون‌شهری	
شلوغی اتوبوس‌های درون‌شهری	

ادامهٔ جدول ٤

مقوله‌های گسترده	خرده‌طبقات
	دسترسی محدود به وسایل حمل‌ونقل عمومی در طول مسیر
	رفتار نامناسب رانندگان اتوبوس
زیرساخت‌های نامناسب شهری	نبود روشنایی در برخی از پیاده‌روها
	خرابی روشنایی در پیاده‌روها
	نبود نورپردازی زیبا برای پیاده‌روی شبانه
	کمبود پل عابر پیاده
	نبود پارکینگ متناسب با خودرو
عدم رعایت حریم پیاده‌روی توسّط خودروها	ورود موتورسواران به محدودهٔ پیاده‌روی
	عدم رعایت حریم پیاده‌روی توسّط وسایل نقلیه
	نبود حریم مشخّص پیاده و سواره
	وجود خودروهای پارک‌شده در پیاده‌روها
	عدم رعایت خطوط عابر پیاده توسّط رانندگان
عدم رعایت حریم پیاده‌روی توسّط کاربری‌های مختلف	احساس مالکیت مغازه‌داران در پیاده‌روهای اطراف مغازهٔ خود
	تجاوز کاربری‌های مختلف به پیاده‌راه‌ها
	سخت‌شدن عبورومرور در پیاده‌روها به‌دلیل حضور دست‌فروش‌ها
	عدم رعایت فضاهای دسترسی پیاده در طرّاحی محلات مسکونی
وجود موانع قانونی در برخورد با متخلّفان	وجود خلأ قانونی برای مقابله با متخلّفین از سوی ارگان‌های انتظامی
	نظارت ضعیف بر حفظ پیاده‌راه‌ها پس از ایجاد

۵ . ۳. کدگذاری انتخابی

در مرحلهٔ کدگذاری انتخابی طی فرایندی انسجام‌بخش، مقوله‌های هسته‌ای یا اصلی انتخاب می‌شوند. در پژوهش حاضر با تحلیل نتایج حاصل از مقوله‌های گسترده، ۷ مقولهٔ هسته‌ای شامل عوامل تأثیرگذار اجتماعی و فرهنگی، کالبدی، فردی، طبیعی، مدیریتی، امکانات و قوانین نمایان شد.

جدول ۵ـ نمود مقوله‌ها در کدگذاری انتخابی

مأخذ: نگارندگان، ۱۳۹۵

مقوله‌های گسترده	نبود امنیت	نبود فرهنگ مناسب پیاده‌روی	نبود منظر مناسب شهری	ساخت نامناسب پیاده‌روها	عدم مناسب‌سازی برای گروه‌های خاص	طراحی نامناسب پیاده‌روها	وجود موانع فیزیکی در پیاده‌روی	نبود زمان کافی	ویژگی‌های فردی شهروندان	شرایط طبیعی و اقلیمی برای پیاده‌روی	نبود فرهنگ‌سازی و آموزش	ناهماهنگی نهادهای مختلف در انجام وظایف	عدم انجام وظایف توسط سازمان‌های مسئول	کمبود فضا برای استراحت	نامناسب‌بودن وضعیت حمل‌ونقل عمومی	زیرساخت‌های نامناسب شهری	عدم رعایت حریم پیاده‌روی توسط خودروها	عدم رعایت حریم پیاده‌روی توسّط کاربری‌های مختلف	وجود موانع قانونی در برخورد با متخلّفان
مقوله‌های هسته‌ای	اجتماعی و فرهنگی		کالبدی					فردی		طبیعی	مدیریتی			امکانات			قوانین		

۴.۵. مروری بر خط سیر داستان تحقیق

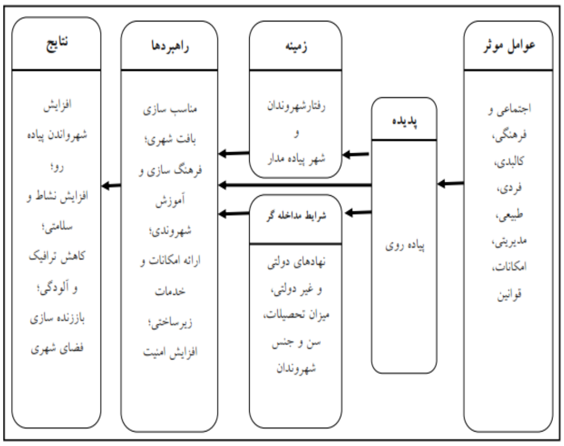
یکی از مسائلی که پژوهشگران را به انجام این مطالعه ترغیب کرد، اهمیت پیاده‌محوری در برنامه‌ریزی شهری و اهتمام نهادهای متولّی امور شهری در رشت برای اجرای طرح‌های پیاده‌محوری بود. براساس مشاهده‌های میدانی، میزان پیاده‌روی و همچنین پیاده‌مداربودن شهر رشت در وضعیت نامناسبی به‌سر می‌برد. برای دریافت پاسخی به این موضوع، لازم بود که ابتدا موانع پیاده‌مداری شهر رشت شناسایی شود. براساس مطالعات نظری بیان شد که عوامل مختلفی در پیاده‌مداربودن شهرها و شهروندان تأثیر دارد. ازاین‌رو پرسش اصلی این تحقیق از پرسش‌شوندگان این بود که موانع پیاده‌روی شما در شهر رشت چیست؟ نتیجهٔ تحلیل پاسخ‌ها، استخراج ۷ مقولهٔ هسته‌ای شامل عوامل تأثیرگذار اجتماعی و فرهنگی، کالبدی، فردی، طبیعی، مدیریتی، امکانات و قوانین می‌باشد. دراین‌بین به نظر می‌رسد سه مقولهٔ مدیریتی، کالبدی و امکانات، اهمیت بیشتری نسبت به سایر عوامل داشته باشد.

از شرایط علّی به‌وجودآورندهٔ مدل الگووارهای، می‌توان به عوامل تأثیرگذار مدیریتی، نبود فرهنگ‌سازی و آموزش، ناهماهنگی نهادهای مختلف در انجام وظایف و عدم انجام وظایف توسّط سازمان‌های مسئول اشاره کرد. در مدل الگووارهای، عوامل تأثیرگذار کالبدی، شرایط

علّی به‌وجودآورندهٔ آن، مانند نبود منظر مناسب شهری، وجـود موانـع فیزیکـی در پیـاده‌روی، طرّاحی نامناسب پیاده‌روها و... نقش دارد. در بحث امکانات نیز نکاتی که از طرف شـهروندان به‌عنوان علل عدم پیاده‌مداری شهر رشت مطرح شد، مانند نامناسب‌بودن وضعیت حمـل‌ونقـل عمومی و زیرساخت‌های نامناسب شهری و... مؤثّر بوده است.

۵ . ۵. مرحلهٔ نهایی و طراحی مدل کانونی پژوهش

نخستین گام در مرحلـهٔ طراحـی مدل، طبقه‌بنـدی مرکـزی اسـت کـه درون‌مایهٔ تحقیق را نشان می‌دهد. در پژوهش حاضر با توجّه بـه مفـاهیم؛ مقولـه‌هـای گسـترده و هسـته‌ای در جریان کدگذاری‌های باز، محوری و انتخـابی و سـاخت قضـایای نظـری مدل، شکل ۳ به‌عنوان مـدل کـانونی پژوهش طراحی شد.



شکل ۳- مدل کانونی پژوهش

مأخذ: نگارندگان، ۱۳۹۵

٦. نتیجه‌گیری

تنگناهای پـیشِ روی اقـدام بـه پیـاده‌روی در شـهرها، در سـایهٔ عوامـل گونـاگونی شـکل می‌گیرند و پس از شکل‌گیری با توجّه به ارتباط درونی عوامل با هم، یکدیگر را تقویت کـرده و درنتیجه برنامه‌ریزی برای ایجاد یک شهر پیاده‌مدار را دچـار مشـکل مـی‌کننـد. چنـان‌کـه در پژوهش حاضر مشخّص گردید، شهر رشت به‌رغم برخورداری از توان بالا در ایجاد یک شـهر پیاده‌مدار، به‌دلیل وجود مشکلاتی در ابعاد مختلف و متنوّع، نتوانسته اسـت شـهروندان را بـه پیاده‌روی در شهر متمایل سازد. این مشکلات از عوامل مختلفی سرچشمه مـی‌گیـرد کـه گـاه صورتی عینی داشته و گاه در ورای عینیت‌های موجود، حاصل ادراکـات ذهنـی شـهروندان از مشکلات موجود است که البته گاه تردیدهایی در وجود صورت واقعی دستهٔ دوم وجـود دارد. درهرحال، هر دو دسته از عوامل عینی و ذهنـی، مـوانعی را در پیـاده‌روی افـراد و یـا حـداقل کاهش مسیر پیاده‌روی آنان ایجاد کرده است.

در یک نگاه کلّی، پیاده‌روی در شهر رشت را می‌توان به سه شکل بیرونی، درونی و ترکیبی تقسیم کرد. قسمت‌های پیادهٔ بیرونی شامل فضاهای عمومی یا خصوصی است که در فضای باز شهر انجام می‌شود؛ نظیر پیاده‌روها و پارک‌های شهر. در قسمت درونی که شامل فضاهای عمومی و خصوصی درونی و بسته می‌شود، جابه‌جایی‌های پیادهٔ نسبتاً طولانی در آنها قابل انجام است(مفهوم پَرسه‌زنی)؛ نظیر مراکز تجاری، بازارهای سنتی، موزه‌ها و... . درمورد سوم یعنی شهر پیادهٔ ترکیبی، فضاهای عمومی و خصوصی همچون مورد شهر درونی هستند، امّا در بخش‌های بزرگی از خود با شکل شهر بیرونی و باز ترکیب شده‌اند؛ نظیر مجموعه‌های بزرگ تجاری با فضای باز.

در این زمینه باید در شهر رشت به‌سمت پیاده‌مداری و حرکت به‌سوی کاهش موتوریزه‌کردن شهر اقدام کرد. همچنین ایجاد مراکز محافظت‌شدهٔ بیرونی، افزایش فضاهای ترکیبی و بهبود موقعیت فضاهای درونی، می‌تواند به بالابردن فرهنگ پیاده‌روی کمک کنند.

درمجموع تنگناهای اساسی پیاده‌روی شهروندان در شهر رشت، تحت تأثیر عوامل مختلف اجتماعی، فرهنگی، کالبدی، فردی، طبیعی، مدیریتی، امکانات و قوانین به‌وجود آمده است. تمامی این عوامل در دو گروه زمینه‌های مؤثّر بر پیاده‌روی و شرایط مداخله‌گر قابل‌مطالعه هستند که در گروه نخست، ویژگی‌های شهر و شهروندان و در گروه دوم، شرایطی که در عدم تمایل شهروندان به پیاده‌روی نقش داشته‌اند و یا به عبارت بهتر در بروز چنین شرایطی مداخله کرده‌اند، قابل‌مطالعه‌اند. براین‌اساس باید راهبردهایی را جست‌وجو کرد تا ضمن هدایت شهر و شهروندان به ترتیب به‌سمت پیاده‌مداری و پیاده‌روی، شرایط مداخله‌گر را حذف و یا حداقل به کمترین میزان ممکن کاهش داد که در نتیجهٔ آن شهروندانِ علاقه‌مند به پیاده‌روی، افزایش یافته و در پرتو آن، ترافیک و آلودگی کاهش یافته و با باززنده‌سازی فضای شهری، زمینه‌های ایجاد شهری سالم و شهروندانِ پُرنشاط فراهم گردد. در این زمینه مناسب‌سازی بافت شهری به‌لحاظ کالبدی و ارائهٔ امکانات و خدمات زیرساختی لازم برای پیاده‌روی، فرهنگ‌سازی و آموزش شهروندی توسّط نهادهای متولّی و همچنین افزایش امنیت می‌تواند زمینه‌ساز افزایش پیاده‌روی و درنتیجه افزایش نشاط و سلامتی، کاهش ترافیک و آلودگی، باززنده‌سازی فضای شهری و... گردد.

کتابنامه

۱. ازکیا، م.؛ ایمانی جاجرمی، ح. ؛ و فرضی‌زاده میاندهی، ز.(۱۳۹۰). *روش‌های کاربردی تحقیق: کاربرد نظریۀ بنیانی*. تهران: کیهان.

۲. استرابرگ، ک. ج.(۱۳۸٤). *روش‌های تحقیق کیفی در علوم اجتماعی*. ترجمۀ احمد پوراحمد و علی شماعی. یزد: دانشگاه یزد.

۳. استراس، آ.؛ کوربین، ج.(۱۳۸۷). *اصول روش تحقیق کیفی؛ نظریۀ مبنایی، روش‌ها و شیوه‌ها*. ترجمۀ بیوک محمّدی. تهران: پژوهشکدۀ علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.

٤. پاپ‌زن، ع.؛ قبادی، پ.؛ زرافشانی، ک.؛ و گراوندی، ش.(۱۳۸۹). مشکلات و محدودیت‌های گردشگری روستایی با استفاده از نظریۀ بنیانی(مورد: روستای حریر، استان کرمانشاه). *فصلنامۀ پژوهش‌های روستایی*، *۱*(۳)، ۲۵_۵۲.

۵. پوراحمد، ا.؛ حاتمی‌نژاد، ح. ؛ و حسینی، س. ه.(۱۳۸۵). آسیب‌شناسی طرح‌های توسعۀ شهری در کشور. *پژوهش‌های جغرافیایی*،(۵۸)، ۱٦۷_۱۸۰.

٦. حسینیون.؛ س.(۱۳۸۵). شهر فشرده، شهر فردا. *شهرداری‌ها*، ٦(۷۳)، ۱۲_۱۵.

۷. رضازاده، ر.؛ زبردست، ا.؛ و لطیفی اسکویی، ل.(۱۳۹۰). سنجش ذهنی قابلیت پیاده‌مداری و مؤلّفه‌های تأثیرگذار بر آن محلاّت(مطالعۀ موردی: محلّۀ چیذر). *مدیریت شهری*، *۹*(۲۸)، ۲۹۷_۳۱۳.

۸. رفیعیان، م.؛ صدیقی، ا.؛ و پورمحمّدی، م.(۱۳۹۰). امکان‌سنجی ارتقای کیفیت محیط از طریق پیاده‌راه‌سازی محورهای شهری(مورد: خیابان ارم بخش مرکزی شهر قم). *مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای*، *۳*(۱۱)، ٤۱_٥٦.

۹. طالب، م.؛ محمدی، م.؛ و پوررجب میاندوآب، پ.(۱۳۹۰). پیامدهای تداوم حضور واسطه‌های خریدار شیر در نواحی روستایی(مطالعۀ موردی: روستای شیشه، شهرستان اهر). *مجلّۀ پژوهش‌های روستایی*، ۲(٦)، ۱۱۱_۱۳۵.

۱۰. فنی، ز.؛ صارمی، ف.(۱۳۹۲). رویکرد توسعۀ پایدار محلّه‌ای در کلان‌شهر تهران(مورد: محلّۀ بهار منطقۀ ۷). *فصلنامۀ جغرافیا و توسعه*، *۱۱*(۳۰)، ۳۵_٥٦.

۱۱. فیضی، م.؛ رجبی، آ.؛ و حسینی، ی.(۱۳۹۱). بازشناخت جنبش پیاده‌مداری در پایداری فضاهای متراکم شهری. *مدیریت شهری*، *۱۰*(۳۰)، ۱۷۹_۱۹٤.

۱۲. قبادی، پ.؛ پاپ‌زن، ع.؛ زرافشانی، ک.؛ و گراوندی، ش.(۱۳۹۱). واکاوی محدودیت‌ها و مشکلات توریسم با استفاده از تئوری بنیانی(موردشناسی: روستای چرملهٔ علیا). *جغرافیا و آمایش شهری ـ منطقه‌ای*، ۲(۵)، ۸۹ـ۱۰۴.

۱۳. مثنوی، م.(۱۳۸۲). توسعهٔ پایدار و پارادایم‌های جدید توسعهٔ شهری: شهر فشرده و شهر گسترده. *محیط‌شناسی*، ۲۹(۳۱)، ۸۹ـ۱۰۴.

۱٤. معصومی، س.(۱۳۹۰). *توسعهٔ محلّه‌ای در راستای پایداری کلان‌شهر تهران*. تهران: شهرداری تهران، ادارهٔ کلّ مطالعات اجتماعی و فرهنگی، انتشارات جامعه و فرهنگ.

۱۵. مهندسین مشاور طرح کاوش.(۱۳۸٦). طرح جامع شهر رشت.

۱٦. هیراسکار، ج. ک.(۱۳۷٦). *درآمدی بر مبانی برنامه‌ریزی شهری*، ترجمهٔ محمّد سلیمانی و احمدرضا یکانی فرد. تهران: جهاد دانشگاهی دانشگاه تربیت‌معلّم.

17. Charmaz, K., & Bryant, A. (2010). *Grounded theory*. In D. B. McGaw, P. Peterson, & E. Baker (Éds), The international encyclopedia of education (3rd ed., pp. 406-412). Amsterdam: Elsevier.
18. Corfield, P. J. (1990). Walking the city streets: The urban odyssey in eighteenth-century England. *Journal of Urban History*, *16*, 74-132.
19. Fruin, J. J. (1971). *Pedestrian planning and design*. New Zealand: NZ Transport Agency.
20. Ewing, R., Handy, S., Brownson, R. C., Clemente, O., & Winston, E. (2006). Identifying and measuring urban design qualities related to walkability. *Journal of Physical Activity and Health*, *3*(1), 223-240.
21. Ewing, R., & Handy, S. (2009). Measuring the unmeasurable: Urban design qualities related to walkability. *Journal of Urban design*, *14*(1), 65-84.
22. Kotharkar, R., Bahadure, P., & Sarda, N. (2014). Measuring compact urban form: A case of Nagpur city, India. *Sustainability*, *6*(7), 4246-4272.
23. Leslie, E., Coffee, N., Frank, L., Owen, N., Bauman, A., & Hugo, G. (2007). Walkability of local communities: Using geographic information systems to objectively assess relevant environmental attributes. *Health and Place*, *13*(1), 111-122.
24. Li, F., Liu, X., Hu, D., Wang, R., Yang, W., … Zhao, D. (2009). Measurement indicators and an evaluation approach for assessing urban sustainable development: A case study for China's Jining city. *Landscape and Urban Planning*, *90*(3), 134-142.
25. Locke, K. (2001). *Grounded theory in management research*. London: Sage Publications,
26. Loukaitou-Sideris, A. (2006). Is it safe to walk? Neighborhood safety and security considerations and their effects on walking. *CPL Bibliography*, *20*(3), 219-232.
27. Marshall, J. D., Brauer, M., & Frank, L. D. (2015). *Healthy neighborhoods: Walkability and air pollution* (Unpublished doctoral dissertation). University of British Columbia, The United States.

28. Randolph, B. (2006). Delivering the compact city in Australia: Current trends and future implications. *Urban Policy and Research*, *24*(4), 473-490.
29. Saelens, B. E., Sallis, J. F., & Frank, L. D. (2003). Environmental correlates of walking and cycling: Findings from the transportation, urban design, and planning literatures. *Annals of Behavioral Medicine*, *25*(2), 80-91.
30. Weed, M. (2009). Research quality considerations for grounded theory research in sport and exercise psychology. *Psychology of Sport and exercise*, *10*(5), 502-510.
31. Wirth, L. (1938). Urbanism as a way of life. *American Journal of Sociology*, *44*(1), 1-24.
32. Zuniga-Teran, A. A., Orr, B. J., Gimblett, R. H., Chalfoun, N. V., Guertin, D. P., & Marsh, S. E. (2017). Neighborhood design, physical activity, and wellbeing: Applying the walkability model. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, *14*(1), 53-76.